

Транспортные услуги при экспорте нефтяных грузов

О.В. Горчакова,
Всероссийская академия внешней торговли, кафедра технологии
внешнеторговых сделок - соискатель

УДК 339.564 : 656
ББК 65.428
Г-707

Аннотация

В статье рассмотрены основные подходы к развитию в современных условиях системы экспорта транспортных услуг при поставках нефтяных грузов. Проведен анализ развития транспортных поставок сырой нефти и нефтепродуктов из Российской Федерации в страны СНГ и Ближнего зарубежья, а также существующие проблемы развития железнодорожной сети и экспорта транспортных услуг. Выявлена необходимость формирования системы экспорта транспортных услуг при экспортных поставках нефтяных грузов. Определены основные критерии и подходы к формированию системы экспорта транспортных услуг при экспортных поставках нефтяных грузов на основе существующей монополии и использования государственно-частного партнерства.

Ключевые слова: экспорт, нефтепродукты, транспортные услуги, система, поставки, СНГ, Ближнее зарубежье.

Transport services for oil exports

O. V. Gorchakova,
Russian Foreign Trade Academy,
Department of foreign trade and international transactions - Postgraduate student

Abstract

The article considers the main approaches to the development of the transport services export system for oil cargo supplies in the current conditions. The analysis of the transport supplies growth of crude oil and petroleum products from Russia to the CIS countries and the Near abroad, as well as the existing issues in the development of the railway network and transport services exports is presented. The need to form a system for exporting transport services for export deliveries of oil cargoes is revealed. The main criteria and approaches to the formation of the transport services export system for export deliveries of oil cargoes on the basis of the existing monopoly and the use of public-private partnership are determined.

Keywords: export, oil products, transportation services, system, supplies, CIS, Near Abroad.



В современном мире сложно переоценить значение международной торговли услугами, выступающей важнейшей отраслью мировой и национальных экономик. Процессы интернационализации и глобализации экономики привели к тому, что торговля услугами часто не просто сопутствует, но и инициирует международный обмен товарами, выводя внешнеторговый оборот государства на качественно новый уровень.¹ Услуги постепенно превращаются в самостоятельный предмет международного обмена, а многие страны мира уже в качестве приоритета рассматривают экспорт услуг, отдавая именно ему роль главного поставщика доходов для государственного бюджета.

Неотъемлемой частью международного рынка услуг выступает международная торговля транспортными услугами, что во многом определяется неразрывной связью внешней торговли с деятельностью международного транспорта. При этом именно динамичное становление и развитие международных транспортных систем стимулируют развитие не только отдельных стран, но и регионов мира.

Показательным выглядит, что даже небольшие в экономическом и территориальном отношении страны мира выгодно используют географическое положение, правовой статус и ряд других преимуществ для успешного участия в предоставлении международных транспортных услуг. Так, например, небольшие островные государства, такие как Кипр, Мальта, Багамские острова, не имея богатых ресурсов, успешно развиваются за счет продажи преимущественных прав, связанных с регистрацией морских судов под «удобными» флагами. Среди стран Балтии, Центральной и Восточной Европы можно выделить те государства, которые формируют 20-35% своего ВВП за счет получения доходов от организации грузового железнодорожного транзита (Польша, Словакия, Венгрия, Литва). Некоторые страны СНГ, например, такие как Белоруссия и Казахстан, значительную часть доходов от внешнеэкономической деятельности получают от осуществления международной перевозочной деятельности на железнодорожном транспорте, причем на территории Российской Федерации.

Сегодня перед Россией стоит задача развития системы экспорта транспортных услуг при осуществлении экспортных поставок различных грузов. С позиции наиболее полного использования имеющихся преимуществ географического положения страны, возрастания объемов внешнеторгового обмена, значительной составляющей во внешней торговле сырьевых товаров и их производных для укрепления роли России в мировой хозяйственной системе актуальным выглядит формирование и планомерное развитие системы экспорта транспортных услуг, на основе уже имеющейся транспортной инфраструктуры, ее модернизации и расширения.

¹ Холопов К.В., Голубчик А.М. О некоторых аспектах терминологии, содержания и уровня регулирования внешнеэкономической деятельности в России // Российский внешнеэкономический вестник. – 2015. - №5 С.85



Вопросы необходимости развития системы экспорта транспортных услуг неоднократно указывались в качестве одного из важнейших приоритетов транспортной стратегии Российской Федерации и нашли отражение в таких программных документах, как:

- Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы)»²;
- Транспортная стратегия Российской Федерации³;
- Государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы»⁴.

Модернизация транспортной системы через комплекс мер, предусмотренных Транспортной стратегией, должны способствовать превращению уникального географического положения России в реальное экономическое преимущество по использованию транзитного потенциала и экспорта транспортных услуг. Такой концептуальный подход, изложенный в Транспортной стратегии, предопределяет расставление новых и масштабных акцентов в модернизации транспортной системы, делает упор на создание устойчивой системы продвижения транспортных услуг в целях эффективной интеграции национальной транспортной системы в мировую экономику, роста уровня экспорта транспортных услуг и эффективного использования транзитного потенциала России. По оценкам различных экспертов, сегодня экспортный потенциал транспортной отрасли существенно недооценен и недоиспользован, необходима развернутая система поддержки экспорта и непосредственного доступа российских услуг и товаров на рынки других стран.

Конкурентоспособность транспортных услуг определяется, в первую очередь следующим:

- наличием развитой транспортной инфраструктуры, поддерживающей и обеспечивающей предоставление услуги высокого качества;
- качеством используемой транспортной и вспомогательной техники, информационных и инновационных технологий, обеспечивающих процесс перевозки;
- наличием квалифицированного персонала, способного управлять сложной техникой и обеспечивать высокое качество транспортных услуг;
- опытом (продолжительностью) функционирования транспортных компаний и перевозчиков на рынке, уровнем конкурентности и монополизации рынка транспортных услуг;

² Постановление Правительства РФ от 05.12.2001 № 848 (ред. от 27.02.2017) «О Федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы)» // СЗ РФ. - 2001. - № - 51. - Ст. 4895.

³ Распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р (ред. от 11.06.2014) «О Транспортной стратегии Российской Федерации» // СЗ РФ. - 2008. - № 50. - Ст. 5977.

⁴ Постановление Правительства РФ от 15.04.2014 № 319 (ред. от 31.03.2017) «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» // СЗ РФ. - 2014. - № 18 (часть III). - Ст. 2165.

□ уровнем цен (тарифов) на транспортные услуги, сопоставимых с качеством предоставления услуг.

Данные факторы накладывают определенные особенности на продвижения и развития транспортных услуг на рынках иностранных государств и на мировой арене в целом, когда объектом деятельности по продвижению выступает не сам товар как таковой, а система (комплекс) параметров, гарантирующих предоставление транспортных услуг надлежащего качества и уровня, в установленные сроки и в определенном месте.

Развитие экспорта транспортных услуг в России сегодня во многом зависит от состояния мирового и национальных рынков транспортных услуг, а также формируемых запросов и потребностей транспортных компаний, заказчиков и потребителей транспортных услуг внутри страны и за рубежом.⁵ Существует и ряд общих проблем развития экспорта транспортных услуг при поставках сырой нефти и нефтепродуктов (независимо от видов транспорта). К таким следует отнести:

□ активную конкурентную борьбу различных транспортных министерств и ведомств, перевозчиков и экспедиторов за привлечение транзитных грузов в транспортную систему страны;

□ деятельность естественных монополий на транспорте, которые устанавливают особые (более высокие) тарифы на оказание транспортных услуг по перемещению внешнеторговых грузов (что вступает в противоречие с интересами компаний внешнеэкономического профиля деятельности);

□ отсутствие на сегодняшний день скоординированной системы интермодальных перевозок из-за существующего разрыва связей между различными сегментами транспортных и инфраструктурных рынков;⁶

□ тенденция сращивания экспедиторской деятельности с перевозочной (что ущемляет интересы грузовладельцев – как экспортеров, так и импортеров).⁷

Кроме этого действующие российские нормы правового регулирования перевозочной деятельности (в том числе и в области транспортировки сырой нефти и нефтепродуктов) часто вступают в противоречие с существующими нормами международного частного транспортного права. Свидетельством тому могут являться несоответствия в железнодорожном праве норм и правил Устава железнодорож-

⁵ Холопов К.В., Соколова О.В. Проблемы функционирования и основные направления построения и регулирования российского рынка международных транспортно-логистических и транспортно-экспедиторских услуг. // Российский внешнеэкономический вестник, 2016. № 1. С. 73

⁶ Голубчик А.М. Оператор смешанных перевозок: роль, функции, документы // Международные банковские операции, 2012, №3, с.73

⁷ Холопов К.В., Соколова О. В. Проблемы и направления регулирования международной и национальной транспортно-экспедиторской деятельности в России. // Российский внешнеэкономический вестник, 2012, № 8, С. 64



ного транспорта Российской Федерации, и норм и правил Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении.⁸

Сегодня Россия производит около 10% мирового объема первичной энергии, при этом примерно половина ее идет на экспорт. На западе и востоке от России находятся потребители ее энергоресурсов, а на юге – партнеры и конкуренты из ОПЕК. За последние 15-20 лет экспорт нефти и нефтепродуктов из России существенно вырос, что во многом было определено появлением новых крупных рынков сбыта, прежде всего, азиатских. Только за период 2000-2015 гг. общий объем экспорта нефти и нефтепродуктов увеличился в 2 раза, превысив в 2015 году 400 млн т, что стало максимальным показателем за весь постсоветский период⁹.

Рост экспортных поставок нефтепродуктов во многом стал возможен за счет уже имеющейся транспортной инфраструктуры – действующих нефтепроводов из Поволжья и Западной Сибири в европейском направлении и морских нефтяных терминалов, преимущественно на Черном море. Вместе с тем, после распада СССР Россия лишилась значительных портовых мощностей (например, Вентспилс), через которые ранее осуществлялась перевалка российской нефти и нефтепродуктов в Европу, что привело к увеличению транзитных рисков. Это потребовало развития новых маршрутов поставок и транспортной инфраструктуры в дополнение к уже имеющимся железнодорожным маршрутам – нефтепроводов и экспортных морских терминалов.

Другим фактором изменения экспортной транспортной конфигурации Российской Федерации выступает стремление к снижению зависимости от транзита нефтепродуктов через страны Балтии и Украину. При этом все основные проекты развития транспортной инфраструктуры в нефтяной отрасли (газопроводы «Турецкий поток», «Сила Сибири», «Северный поток-2», строительство терминалов СПГ и танкеров на Дальнем Востоке и др.) реализуются в целях удовлетворения внешнего спроса – это касается как нефти, так и нефтепродуктов.

Ввиду роста роли Азиатского региона в мировой экономике и превращения стран АТР в одного из основных потребителей российской нефтяной продукции произошло и изменение экспортной нефтяной инфраструктуры. Так, за период 2000-2015 гг. экспорт российской нефти в АТР вырос в 15 раз, достигнув показателя в 65 млн т в 2015 году, а нефтепродуктов – в 8 раз, достигнув уровня 25 млн т. Согласно данным Минэнерго России на страны АТР пришлось 27% и 15% от

⁸ Холопов К.В. СМГС: новые правила международных железнодорожных перевозок грузов. Что обязательно надо знать об этом экспортёру. // Российский внешнеэкономический вестник, 2016, №5. С. 72

⁹ Развитие транспортировки нефти: Энергетический бюллетень №36, май 2016 года // Аналитический центр при Правительстве РФ [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://ac.gov.ru/files/publication/a/9072.pdf> (дата обращения 02.06.2017).

всего суммарного объема поставок нефти и нефтепродуктов из России¹⁰. С точки зрения функционирования и развития экспортной инфраструктуры торговли нефтепродуктами такой рост поставок был обеспечен за счет ввода в строй новых нефтепроводов из сибирских регионов и развития портовых терминалов на Дальнем Востоке.

В современных условиях оптимизация экспортных поставок нефтепродуктов и осуществление транспортного перемещения подобных грузов следует основным принципам:

- минимизация потерь при доставке;
- мощности, соответствующие региональному спросу;
- модальность (железнодорожный, трубопроводный транспорт или СПГ), адекватная колебаниям спроса и характеру контрактной базы и т.п.

Для полноценного участия в поставках энергии на растущие рынки Китая и АСЕАН Россия должна планомерно создавать восточное «плечо» экспорта природного газа, нефти и нефтепродуктов. При этом способы доставки грузов – железнодорожный, трубопроводный транспорт или танкерное морское сообщение – во многом определяются географией добычи и переработки сырья. Этот сложный бизнес (особенно строительство новых танкеров) зависит не только от текущей добычи, но и от прогнозов потребления нефтепродуктов.

Сегодня около 60% нефти экспортируется морским путем через порты России, большая часть которых соединена с системой трубопроводов «Транснефть», а оставшиеся 40% приходятся на международные нефтепроводы и частично на железнодорожный транспорт. В последние годы отмечается динамика опережающего развития использования в экспорте нефти морского транспорта, что определяется необходимостью обеспечения гибкости поставок, а также независимости от действий транзитных стран¹¹.

Важнейшей составляющей транспортной инфраструктуры при экспорте нефтепродуктов остается трубопроводный транспорт. Так, по данным ПАО «Транснефть», протяженность трубопроводной системы по территории России составляет более 16,4 тыс. км. Значительная часть трубопроводной системы, участвующей в экспортных поставках нефтепродуктов приходится на Белоруссию (около 1,2 тыс. км), страны Балтии (415 км) и Казахстан (около 300 км). Некоторое время назад и по территории Украины проходила инфраструктурная составляющая длиной в 1,2 тыс. км, но в 2016 году данная трубопроводная система «Транснефтью» была продана.

¹⁰ Развитие транспортировки нефти: Энергетический бюллетень №36, май 2016 года // Аналитический центр при Правительстве РФ [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://ac.gov.ru/files/publication/a/9072.pdf> (дата обращения 02.06.2017).

¹¹ Там же.



«Транснефть» в 2016 году нарастила прокачку сырья по магистральным трубопроводам до 482 млн т, увеличив показатели 2015 года на 1,5 млн т. При этом на экспорт уходит практически половина всех объемов (238 млн т против 244 млн т, которые были отправлены на внутреннюю переработку). Объем экспорта нефти по итогам 2016 года был увеличен на 3,7% по сравнению с уровнем 2015 года¹².

С позиции экспорта нефтепродуктов различными видами транспорта важной выглядит информация о полном прекращении экспорта нефтепродуктов через Прибалтику. В 2018 году Россия откажется от перевалки нефтепродуктов через латвийские порты в Риге и Вентспилсе. Если в 2015 году через порты в Прибалтике переваливалось около 9 млн т нефтепродуктов, то в 2016 году лишь 5 млн т (поставка нефтепродуктов осуществлялась по трубопроводной системе «Транснефти»). Дизельное топливо будет уходить европейским потребителям через российские порты Приморск, Высоцк и Новороссийск. Транспортная инфраструктура, которая сегодня построена в Приморске, Усть-Луге и Новороссийске, по своим техническим возможностям представляет собой порты следующего поколения, которые могут предоставить гораздо более высококачественные услуги на единицу затрат¹³.

Решение о смене пунктов перевалки российских нефтепродуктов не было спонтанным, о нем было объявлено еще в 2014 году. С того момента российский транзит через порты стран Балтии постепенно снизился на 15-20%. Отказ от использования прибалтийских портов в транспортной инфраструктуре экспорта нефтепродуктов выступает генеральной линией развития российского транспорта углеводородного сырья. Данные процессы реализуются в рамках «Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года»¹⁴.

Вместе с тем, чаще всего, экспорт нефтепродуктов осуществляется не в прямом сообщении, а используются мультимодальные перевозки, по схеме «железная дорога – море». В этом случае нефтепродукты доставляются железнодорожным транспортом в порты по прямому варианту «вагон-танкер» без перегруза в резервуары в порту или с выгрузкой груза в резервуар в порту с последующей погрузкой в танкер.

Несомненное преимущество для транспортировки нефтепродуктов и оказания транспортных услуг с помощью железнодорожного транспорта имеет взаимодействие со странами СНГ. Во многом это объясняется уже имеющейся со времен

¹² ПАО «Транснефть» [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.transneft.ru> (дата обращения 02.06.2017).

¹³ Фомченков Т. Выгодный путь // Российская газета: спецвыпуск – транспорт нефти. – 2016. – 20 декабря.

¹⁴ «Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года» (одобрена Морской коллегией при Правительстве РФ 28.09.2012) // Росморпорт [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://www.rosmorport.ru/media/File/State-Private_Partnership/strategy_2030.pdf (дата обращения 02.06.2017).

СССР транспортной инфраструктурой, ее модернизацией и строительством новых транспортных объектов. Железнодорожный путь экспортных поставок нефтепродуктов в страны СНГ является наиболее оптимальным с позиции затрат и минимизации вложений в строительство новых транспортных объектов.

Необходимость развития экспорта транспортных услуг при поставке нефтепродуктов определяется и той долей, которую нефтепродукты занимают в несырьевом импорте стран СНГ и ближнего зарубежья. Так, например, у Киргизии доля нефтепродуктов в несырьевом импорте из России составляет около 60%, у Таджикистана – около 30%, у Украины – 30%, у Грузии – 25%¹⁵. Значительная доля в экспорте сырой нефти из России приходится на Белоруссию и Казахстан, где располагаются крупные нефтеперерабатывающие производства.

В связи с указанными факторами в современных условиях выглядит важным формирование системы экспорта транспортных услуг при экспортных поставках нефтяных грузов железнодорожным транспортом. При этом необходимо отметить, что сегодня существуют определенные проблемы развития экспорта транспортных услуг при поставках сырой нефти и нефтепродуктов железнодорожным транспортом: маршруты перевозок железнодорожным транспортом ограничены predetermined путями, а данный вид транспорта характеризуется наиболее высокой долей расходов, которая приходится в общей величине эксплуатационных расходов на содержание объектов транспортной инфраструктуры. Но, несмотря на существующий достаточно высокий уровень издержек на перевозки железнодорожным транспортом полными отправлениями по магистральным линиям, этому виду транспорта в большей степени свойственны проблемы эксплуатационного характера, что часто приводит к задержкам в доставке грузов.

В сфере железнодорожного транспорта ключевыми мероприятиями по расширению спектра и объемов экспорта транспортных услуг по перевозке нефти и нефтепродуктов следует признать:

- расшивку «узких мест» железнодорожной сети, в том числе подходов к портам (особенно в Дальневосточном, Северо-Западном и Южном регионе);
- развитие транспортно-логистической инфраструктуры;
- строительство новых железных дорог, обеспечивающих вывоз экспортных товаров из освоенных районов кратчайшим путем или из новых промышленных районов (Белкомур, Северный широтный ход и др.);
- комплексное развитие железнодорожной инфраструктуры для освоения территорий Сибири и Дальнего Востока;
- обеспечение устойчивости транспортной системы за счет создания обоснованных резервов пропускной способности и поддержания нормативных характеристик железнодорожной сети;

¹⁵ Проект «Национальной экспортной стратегии России на период до 2030 года» (по состоянию на 24.12.2013) (подготовлен Минэкономразвития России) // СПС Гарант.



□ усовершенствование системы тарифообразования в целях стимулирования экспорта и сохранения конкурентоспособности российской продукции при ухудшении конъюнктуры основных товарных рынков;

□ внедрение инновационных технологий грузоперевозок, в т.ч. использование современного подвижного состава для повышения пропускной способности существующих железных дорог.

К мерам по расширению использования экспорта транспортных услуг при перевозке нефти и нефтепродуктов в сфере логистики следует отнести:

□ увеличение складских мощностей для консолидации экспортных партий до оптимального уровня загрузки;

□ увеличение числа мест перевалки грузов с одного вида транспорта на другой и их надлежащее оснащение с учетом потребностей экспортеров;

□ создание информационной системы, позволяющей осуществлять постоянный мониторинг за движением грузов;

□ меры по минимизации риска задержки экспортной поставки, избыточных расходов на вывоз экспортируемых товаров из-за нехватки транспортных средств (в том числе путем создания общероссийской информационной системы, позволяющей осуществлять координацию транспортных средств, участвующих в вывозе экспортируемых товаров, и обеспечивать оптимальную загрузку таких транспортных средств).

Необходимо учитывать, что экспортный потенциал железнодорожного транспорта при транспортировке нефти и нефтепродуктов может быть реализован только через построение и развитие инфраструктуры, адекватной увеличивающимся требованиям по объему и качеству перевозок, где простои грузов и логистические ошибки выступают серьезными недоработками в организации работы всей системы. При этом рынки транспортных и инфраструктурных услуг не могут рассматриваться отдельно друг от друга, они должны быть взаимодополняемыми, образующими общее единое целое как для грузовладельцев, так и иных потребителей услуг.

Рассматривая инфраструктурное обеспечение экспорта транспортных услуг на железнодорожном пространстве, можно отметить, что одним из важнейших показателей уровня развития транспортной инфраструктуры является показатель плотности железнодорожных путей. Сегодня Россия имеет очень низкие показатели в этой области: густота железнодорожных путей составляет всего 5 км на 1000 км² территории. Для сравнения, в европейских странах этот показатель колеблется от 17,5 км. железнодорожных линий (Финляндия) до 94,9 (Германия). В США на 1000 км² приходится около 23,6 км железных дорог 1-го класса, а в Японии – 53 км¹⁶.

¹⁶ Дунаев, О.Н. Продвижение транспортных услуг на мировые рынки: монография / О.Н. Дунаев, Т.В. Кулакова, Д.В. Нестерова. - М.: РИОР: ИНФРА-М, 2012. - С. 44.

Однако при среднем значении в России в 5 км железнодорожного полотна на 1000 км² территории выделяются отдельные регионы с большей и меньшей обеспеченностью железнодорожными путями. По регионам тяготения железных дорог европейской части России этот показатель составляет 8,7 км, тогда как по дорогам Урала – 5,6 км, а Сибири и Дальнего Востока (где наибольшее количество нефтяных месторождений и нефтеперерабатывающих заводов) – всего 2,8 км. Между тем страны, имеющие высокие темпы роста экспорта транспортных услуг, как правило, имеют плотность железнодорожных путей не ниже 20 км на 1000 км² территории. Задержка в создании инфраструктурных объектов в российских регионах, обладающих запасами углеводородного сырья, вместе с низким уровнем развития транспортной инфраструктуры создают серьезные барьеры для их эффективного участия в экспорте транспортных услуг.

По-прежнему главной проблемой для развития железнодорожных перевозок нефтепродуктов и успешной конкуренции на рынке экспорта транспортных услуг выступают изношенность транспортных путей и подвижного состава, низкая скорость движения, отсутствие железных дорог в ряде северных и восточных регионов, их перегруженность на подходе к портам и в ряде других мест, сохраняющаяся монополия ОАО «РЖД» на локомотивы и т.д.¹⁷ Поэтому в соответствии с Транспортной стратегией развитие инфраструктуры, техническая модернизация железнодорожного полотна и подвижного состава выступает приоритетными задачами для ОАО «РЖД».

Обеспечить эффективное продвижение экспорта российских нефтепродуктов достаточно сложно в условиях функционирования рынка естественной монополии, доминирующей по объективным причинам на железнодорожном транспорте России. В связи с этим необходимо формирование единого подхода в рамках реализации государственно-частного партнерства по определению приоритетных направлений и маршрутов экспорта транспортных услуг при поставках российских нефтепродуктов, которые могли бы связать воедино основных поставщиков (экспортеров) и потребителей (импортеров) в единую транспортно-логистическую сеть.

Формирование системы экспорта транспортных услуг при экспортных поставках нефтяных грузов железнодорожным транспортом невозможна без эффективной логистики. При этом в формируемую сеть экспортной логистики поставок нефтепродуктов необходимо включить уже имеющиеся пункты зарождения нефтяных потоков, существующие и строящиеся нефтеперерабатывающие мощности на территории России. Надо следовать принципу поэтапного перехода от экспорта

¹⁷ Ларионов В.Г. Проблемы транспорта в России в свете современной промышленной логистики / В.Г. Ларионов Российское предпринимательство. – 2013. - №24 (246) [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://cyberleninka.ru/article/n/problemy-transporta-v-rossii-v-svete-sovremennoy-promyshlennoy-logistiki> (дата обращения: 02.06.2017).



нефти к экспорту нефтепродуктов при рациональном обеспечении внешнеэкономической деятельности и экспорте транспортных услуг.

Итогом этой работы должно стать формирование сети устойчивых грузопотоков, в которой на входе расположены нефтеперерабатывающие предприятия (и грузопотоки в них), а на выходе – основные потребители (импортеры) российских нефтепродуктов в странах Дальнего и Ближнего зарубежья, в которые традиционно закупают в России нефтепродукты, доставляемые при помощи железнодорожного транспорта. Важно, чтобы сеть была динамичной и допускала возможности определенной трансформации при коррекции объемов перевозок и направлений грузопотоков экспортных нефтепродуктов.

Большое значение имеет доступность технологий продвижения транспортных услуг на перспективных и стратегических рынках. Важнейшими критериями выступают: информационная доступность, электронный документооборот, унифицированные формы транспортных документов. Сегодня существует отставание России в части развития электронных средств связи, электронного документооборота, электронных торговых площадок, применение и регулирование использования электронно-цифровой подписи и т.д. в части осуществления международных перевозок грузов и экспорта транспортных услуг.

Таким образом, совершенствованием существующей системы транспортного обеспечения внешнеэкономической деятельности непосредственно в части экспорта транспортных услуг при поставках нефтепродуктов железнодорожным транспортом должно использовать существующие преимущества данного вида транспорта для достижения целей транспортного обеспечения внешнеэкономической деятельности как с коммерческой точки зрения, так с позиции увеличения вклада экспорта транспортных услуг в государственный бюджет.

БИБЛИОГРАФИЯ:

Голубчик А.М. Оператор смешанных перевозок: роль, функции, документы // Международные банковские операции. - 2012. - №3 С.71-83 (Golubchik A.M. Operator smeshannyh perevozok: rol', funkcii, dokumenty // Mezhdunarodnye bankovskie operacii. - 2012. - №3 S.71-83)

Дунаев, О.Н. Продвижение транспортных услуг на мировые рынки: монография / О.Н. Дунаев, Т.В. Кулакова, Д.В. Нестерова. - М.: РИОР: ИНФРА-М, 2012. - 200 с. (Dunaev, O.N. Prodvizhenie transportnyh uslug na mirovye rynki: monografija / O.N. Dunaev, T.V. Kulakova, D.V. Nesterova. - M.: RIOR: INFRA-M, 2012. - 200 s.)

Ларионов, В.Г. Проблемы транспорта в России в свете современной промышленной логистики / В.Г. Ларионов // Российское предпринимательство. - 2013. - №24 (246) [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://cyberleninka.ru/article/n/problemy-transporta-v-rossii-v-svete-sovremennoj-promyshlennoj-logistiki> (дата обращения: 02.06.2017) (Larionov, V.G. Problemy transporta v Rossii v svete sovremennoj promyshlennoj logistiki / V.G. Larionov // Rossijskoe predprinimatel'stvo. - 2013. - №24 (246) [Jelektronnyj resurs] – Rezhim dostupa)

ПАО «Транснефть» [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.transneft.ru> (дата обращения 02.06.2017) (ПАО «Transneft'» [Jelektronnyj resurs] – Rezhim dostupa)

Постановление Правительства РФ от 05.12.2001 № 848 (ред. от 27.02.2017) «О Федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы)» // СЗ РФ. - 2001. - № - 51. - Ст. 4895 (Postanovlenie Pravitel'stva RF ot 05.12.2001 № 848 (red. ot 27.02.2017) «O Federal'noj cevevoj programme «Razvitie transportnoj sistemy Rossii (2010 - 2020 gody)» // SZ RF. - 2001. - № - 51. - St. 4895)

Постановление Правительства РФ от 15.04.2014 № 319 (ред. от 31.03.2017) «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» // СЗ РФ. - 2014. - № 18 (часть III). - Ст. 2165 (Postanovlenie Pravitel'stva RF ot 15.04.2014 № 319 (red. ot 31.03.2017) «Ob utverzhdenii gosudarstvennoj programmy Rossijskoj Federacii «Razvitie transportnoj sistemy» // SZ RF. - 2014. - № 18 (chast' III). - St. 2165)

Проект «Национальной экспортной стратегии России на период до 2030 года» (по состоянию на 24.12.2013) (подготовлен Минэкономразвития России) // СПС Гарант (Proekt «Nacional'noj jeksportnoj strategii Rossii na period do 2030 goda» (po sostojaniju na 24.12.2013) (podgotovlen Minjekonomrazvitija Rossii) // SPS Garant)

Развитие транспортировки нефти: Энергетический бюллетень №36, май 2016 года // Аналитический центр при Правительстве РФ [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://ac.gov.ru/files/publication/a/9072.pdf> (дата обращения 02.06.2017) (Razvitie transportirovki nefiti: Jenergeticheskij bjulleten' №36, maj 2016 goda // Analiticheskij centr pri Pravitel'stve RF [Jelektronnyj resurs] – Rezhim dostupa)

Распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р (ред. от 11.06.2014) «О Транспортной стратегии Российской Федерации» // СЗ РФ. - 2008. - № 50. - Ст. 5977 (Rasporyzhenie Pravitel'stva RF ot 22.11.2008 № 1734-r (red. ot 11.06.2014) «O Transportnoj strategii Rossijskoj Federacii» // SZ RF. - 2008. - № 50. - St. 5977)

«Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года» (одобрена Морской коллегией при Правительстве РФ 28.09.2012) // Росморпорт [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://www.rosmorport.ru/media/File/State-Private_Partnership/strategy_2030.pdf (дата обращения 02.06.2017) («Strategija razvitija morskoj portovoj infrastruktury Rossii do 2030 goda» (odobrena Morskoj kollegiej pri Pravitel'stve RF 28.09.2012) // Rosmorport [Jelektronnyj resurs] – Rezhim dostupa)

Фомченков Т. Выгодный путь // Российская газета: спецвыпуск – транспорт нефти. – 2016. – 20 декабря (Fomchenkov T. Vygodnyj put' // Rossijskaja gazeta: specvypusk – transport nefiti. – 2016. – 20 dekabrja)

Холопов К.В., Голубчик А.М. О некоторых аспектах терминологии, содержания и уровня регулирования внешнеэкономической деятельности в России // Российский внешнеэкономический вестник. – 2015. - №5 С.76-90 (Holopov K.V., Golubchik A.M. O nekotoryh aspektah terminologii, sodержaniija i urovnja regulirovanija vneshnejekonomicheskoj dejatel'nosti v Rossii // Rossijskij vneshnejekonomicheskij vestnik. – 2015. - №5 S.76-90)

Холопов К.В., Соколова О.В. Проблемы функционирования и основные направления построения и регулирования российского рынка международных транспортно-логистических и транспортно-экспедиторских услуг. // Российский внешнеэкономический вестник. - 2016. № 1. С. 68 – 81



Holopov K.V., Sokolova O.V. Problemy funkcionirovaniya i osnovnye napravleniya postroeniya i regulirovaniya rossijskogo rynka mezhdunarodnyh transportno-logisticheskikh i transportno-jekspeditorskih uslug. // Rossijskij vneshnejekonomicheskij vestnik. - 2016. № 1. S. 68 – 81

Холопов К.В., Соколова О. В. Проблемы и направления регулирования международной и национальной транспортно-экспедиторской деятельности в России. // Российский внешнеэкономический вестник. - 2012. - № 8. С. 58 – 67 (Holopov K.V., Sokolova O. V. Problemy i napravleniya regulirovaniya mezhdunarodnoj i nacional'noj transportno-jekspeditorskoj dejatel'nosti v Rossii. // Rossijskij vneshnejekonomicheskij vestnik. - 2012. - № 8. S. 58 – 67)

Холопов К.В. СМГС: новые правила международных железнодорожных перевозок грузов. Что обязательно надо знать об этом экспортёру. // Российский внешнеэкономический вестник. – 2016. - №5. С. 71 - 81 (Holopov K.V. SMGS: novye pravila mezhdunarodnyh zheleznodorozhnyh perevozok gruzov. Chto objazatel'no nano znat' ob jetom jeksportjoru. // Rossijskij vneshnejekonomicheskij vestnik. – 2016. - №5. S. 71 - 81)

